Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/4477
11. 09. 80

Fragen

für den Monat August 1980 mit den dazu erteilten Antworten

Teil IV*)

Seite

*) *Teil I Drucksache 8/4464, Teil II Drucksache 8/4470, Teil III Drucksache 8/4474*

Buchdruckerei P. Meier GmbH, 5205 Sankt Augustin 1 - Buisdorf, Tel. (02241) 61071
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 200821
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (0228) 363551

Geschäftsbereich des Bundesministers der Finanzen

1. Abgeordneter **Dr. Narjes** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß im Gebiet der Gemeinde List auf der Insel Sylt etwa 20 bis 30 Wohnungen, die im Eigentum des Bundes stehen, zum Teil mehr als zwölf Monate leer stehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Haehser vom 29. August

Es trifft nicht zu, daß in List zahlreiche bundeseigene Wohnungen zum Teil mehr als zwölf Monate leerstehen. Möglicherweise ist dieser Eindruck entstanden, weil seit drei Jahren 154 bundeseigene Wohnungen umfassend modernisiert werden; dies macht es erforderlich, Mieter vor Beginn der Arbeiten vorübergehend in andere Wohnungen umzusetzen, die das Bundesvermögensamt Westerland für diesen Zweck ständig vorhält. Zudem werden durch Fortzug von Mietern geräumte Wohnungen erst nach deren Modernisierung wieder vermietet.

2. Abgeordneter **Dr. Narjes** (CDU/CSU)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß in der Gemeinde List/Sylt 152 Personen zum Teil seit mehreren Jahren als Wohnungssuchende gemeldet sind?

3. Abgeordneter **Dr. Narjes** (CDU/CSU)

Unter welchem Gesichtspunkt weigern sich die zuständigen Bundesbehörden unter den obwaltenden Umständen die im Bundeseigentum stehenden Wohnungen zur Deckung der allgemeinen Nachfrage nach Wohnungen zur Verfügung zu stellen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Haehser vom 29. August

Der anhaltende Wohnungsmangel auf Sylt ist der Bundesregierung bekannt. Gerade daraus erwächst für sie die Fürsorgepflicht, bundeseigene Wohnungen vorrangig ihren eigenen Bediensteten zur Verfügung zu stellen, solange der Bedarf für Trennungsgeldempfänger – insbesondere versetzte Angehörige der Bundeswehr – oder für nicht familiengerecht untergebrachte Bedienstete nicht gedeckt ist.

Wenn ausnahmsweise eine dem Besetzungsrecht des Bundes unterliegende Wohnung nicht für die Unterbringung eines Bundes- oder anderen Behördenbediensteten benötigt wird, bietet das Bundesvermögensamt Westerland diese Wohnung der Gemeinde an, die dann aus den bei ihr vorgemerkten Bewerbern eine Auswahl trifft (Härtefälle).

Der Wohnungsmangel könnte u. a. dadurch gemildert werden, daß die Gemeinden auf Sylt im Rahmen der ihnen obliegenden Bauleitplanung Grundstücke für den Wohnungsbau ausweisen und erschließen würden. Der Bund ist grundsätzlich bereit, für eigene Zwecke entbehrliches Gelände zu veräußern, sofern die Voraussetzungen für eine Wohnbebauung gegeben sind.

4. Abgeordneter **Dr. Narjes** (CDU/CSU)

Kann die Bundesregierung erneut bestätigen, daß an eine Ausweitung der militärischen Nutzung der Insel Sylt im Bereich List nicht gedacht ist?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Haehser vom 29. August

Ich kann bestätigten, daß in Friedenszeiten eine Ausweitung der militärischen Nutzung der Insel Sylt im Bereich List seitens der Bundeswehr z. Z. nicht geplant ist.

5. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, sich zu entschuldigen, wenn der Bundesfinanzminister in Dortmund vor Mitgliedern der SPD-Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen Ausführungen gemacht hat, in denen er die deutschen Konservativen wörtlich als „Pack" bezeichnet und mit den Nazis in einen Topf geworfen hat?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Böhme vom 29. August

Auf Ihre schriftliche Anfrage vom 15. August 1980 verweise ich Sie – ebenso wie in meiner Antwort auf eine ähnliche Frage des Herrn Kollegen Häfele – auf die Darstellung von Bundesminister Matthöfer in dieser Sache gegenüber der „WELT", die im Wortlaut am 8. August 1980 abgedruckt wurde. Daraus, wie auch aus der von der „WELT" am gleichen Tag veröffentlichten Tonbandaufzeichnung ergibt sich, daß Bundesminister Matthöfer nicht die CDU/CSU oder einzelne ihrer Persönlichkeiten als „Pack" bezeichnet hat. Er hat vielmehr den Versuch zurückgewiesen, die erfolgreiche Wirtschafts- und Finanzpolitik der Bundesregierung durch einen unsinnigen Vergleich mit der wirtschaftlichen Katastrophe zu verunglimpfen, in die der Nationalsozialismus das deutsche Volk gestürzt hat.

6. Abgeordneter **Zink** (CDU/CSU)

Hält die Bundesregierung die in zunehmendem Maß von den Banken geforderte Bearbeitungsgebühr für Girokonten für gerechtfertigt, und wenn nein, welche Möglichkeiten hat sie, eine Änderung herbeizuführen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Haehser vom 4. September

Die Preisbildung im Bankenbereich ist staatlich nicht reglementiert. Die Bundesregierung kontrolliert daher weder die Gebührenpolitik der Kreditinstitute noch nimmt sie Einfluß darauf. Ich vermag daher auch nicht zu beurteilen, ob die Einführung einer Bearbeitungsgebühr für Girokonten betriebswirtschaftlich ungerechtfertigt oder zur Kostendeckung unumgänglich ist.

Die Bundesregierung hat keine Möglichkeit, in die Gebührengestaltung der Kreditinstitute einzugreifen. Es gibt keine gesetzlichen Bestimmungen über die Höhe der Bankgebühren und ihre Kalkulation.

Davon abgesehen hält es die Bundesregierung auch nicht für ihre Aufgabe, in die Gebührenfestsetzung der Banken reglementierend einzugreifen. Sie vertraut darauf, daß der Wettbewerb um die Kunden die Kreditinstitute davon abhält, unangemessen hohe Gebühren zu verlangen. Der Verbraucher hat im übrigen die Möglichkeit, die recht unterschiedlichen Angebote der im Wettbewerb stehenden Kreditinstitute zu seinen Gunsten zu nutzen. Der Preisvergleich wird ihm nicht nur durch die Pflicht der Kreditinstitute zur Preisauszeichnung auf Grund der Preisangabenverordnung erleichtert, sondern auch durch die einschlägigen Veröffentlichungen in der Presse wie z. B. in der Septemberausgabe der Zeitschrift der Stiftung Warentest, in denen die Kosten der Kontenführung bei den verschiedenen Kreditinstituten einander gegenübergestellt werden.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

7. Abgeordneter **Biechele** (CDU/CSU)

Wie beurteilt die Bundesregierung Feststellungen des chemischen Untersuchungsamts der Stadt Duisburg, daß „biologisch angebautes" Getreide oft so verschmutzt sei, daß man vor dem Verzehr des hiermit produzierten „alternativen Brots"

warnen muß (vgl. dpa-Meldung „Chemiker warnen vor ‚biologischem Getreide'" in der „Stuttgarter Zeitung", Nummer 170 vom 25. Juli 1980)?

Antwort des Bundesministers Ertl vom 27. August

Nach Auskunft des Chemischen Untersuchungsamtes der Stadt Duisburg bezieht sich seine Warnung vor Verunreinigungen in Getreide nicht auf die biologisch-dynamische Wirtschaftsweise im Getreidebau, sondern auf den Direktverkehr mit Getreide zwischen Erzeuger und Verbraucher, der in letzter Zeit offensichtlich zugenommen hat. In seinem Zuständigkeitsbereich hat das Untersuchungsamt eine zunehmende Zahl von Fällen festgestellt, in denen vom Verbraucher beim Erzeuger unmittelbar gekauftes Getreide Verunreinigungen aufwies.

Bei dem heute allgemein üblichen Mähdrusch sind gewisse Verunreinigungen im Erntegut nicht ganz zu vermeiden. Diese Verunreinigungen werden aber bei der Vermarktung schon auf der Erfassungsstufe, spätestens aber bei den Mühlen aussortiert. Dagegen verfügt der Landwirt, der sein Getreide an den Endverbraucher zum unmittelbaren menschlichen Verzehr abgibt, in der Regel nicht selbst über die erforderlichen Sortier- und Reinigungsanlagen. Er hat aber wie jeder andere Getreideerzeuger die Möglichkeit, sein Getreide aufbereiten zu lassen. Das gleiche gilt für die Hersteller von sogenanntem „alternativen Brot", die Getreide unmittelbar beim Landwirt beziehen, um es als Lebensmittel zu verwenden.

Verbrauchern, die Getreide unmittelbar beim Erzeuger kaufen, ist deshalb anzuraten, auf mögliche Verunreinigungen besonders zu achten und mangelhafte Partien zurückzuweisen. Wer unzulänglich gereinigtes Getreide kauft und verwendet, trägt selbst das Risiko.

8. Abgeordneter **Müller (Bayreuth)** (SPD)

Trifft die Behauptung des Welttierschutzbunds zu, daß bei der Durchführung des durch das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Auftrag gegebenen Forschungsprojekts „Tierschutzgerechte Nutzgeflügelhaltung" wissenschaftliche Erkenntnisse manipuliert worden sind, und daß die Leiterin des Instituts für Kleintierzucht der Bundesforschungsstelle für Landwirtschaft in Celle wissenschaftliche Untersuchungen so behindert hat, daß sechs Verhaltensforscher ihre Mitarbeit an dem Projekt eingestellt haben?

Antwort des Bundesministers Ertl vom 29. August

Zu den von Ihnen zitierten Behauptungen habe ich den Präsidenten der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft Braunschweig-Völkenrode (FAL) um Stellungnahme gebeten. Danach ergibt sich derzeit folgendes:

1. Die FAL bearbeitet im Rahmen ihrer wissenschaftlichen Aufgaben seit Jahren Probleme des Tierschutzes bei landwirtschaftlichen Nutztieren. Zur Intensivierung dieses Forschungsbereichs hat sie einen interdisziplinären Forschungsschwerpunkt gebildet, in dem Fragen der tiergerechten Haltung von Nutztieren fachübergreifend bearbeitet werden.

2. Im Rahmen dieser wissenschaftlichen Aktivitäten wird im FAL-Institut für Kleintierzucht in Celle seit 1977 ein Großversuch zur Frage der artgerechten Nutzgeflügelhaltung in Form eines Vergleichs zwischen Auslaufhaltung, Bodenhaltung und Käfighaltung von Legehennen durchgeführt. Darüber hinaus arbeitet das Institut im Rahmen seiner sonstigen Forschungsaufgaben intensiv an der Verbesserung der Boden- wie der Käfighaltung für Legehennen.

3. Für den Großversuch wurde eine forschungsbegleitende Senatsarbeitsgruppe berufen, in der überwiegend Wissenschaftler mitwirken, die nicht der Bundesforschung angehören. Planung und Durchführung des Versuchs erfolgen nach den Beschlüssen dieser Senatsarbeitsgruppe. Die Untersuchungen werden – dem Zeitplan entsprechend – im September 1980 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden nach Auswertung und Diskussion in dieser Arbeitsgruppe in wissenschaftlich üblicher Form gegen Ende 1980 zusammengestellt.

4. Der Vorwurf der Manipulation wissenschaftlicher Erkenntnisse wird zurückgewiesen. Die Leiterin des Instituts für Kleintierzucht in Celle hat die Untersuchungen ordnungsgemäß in Abstimmung mit der Senatsarbeitsgruppe durchführen lassen und nicht behindert. Seit Beginn des Bundesversuchs haben nach Auskunft des Vorsitzenden der Senatsarbeitsgruppe, Herrn Dr. Zeeb in Freiburg, aus der 14-köpfigen Senatsarbeitsgruppe nicht sechs, sondern vier Mitglieder, und zwar erst in den letzten Wochen, ihre Arbeit eingestellt. Neben Frau Dr. Martin und Herrn Dr. Wennrich sind dies die Herrn Dr. Brantas und Professor Dr. Sambraus. Die Zahl sechs kommt nur dann zustande, wenn man die Herren Professor Dr. Leyhausen und Dr. Nicolai hinzuzählt. Diese beiden Herren waren zwar im Februar 1975 gebeten worden, in der Senatsarbeitsgruppe mitzuarbeiten, sie haben jedoch schon Ende 1975 ihren Austritt erklärt, also vor der Durchführung der Versuche in Celle, die im Juli 1977 begannen. Vor der Senatsarbeitsgruppe hat keiner der vier genannten Arbeitsgruppenmitglieder sein Ausscheiden mit der Behauptung von Manipulationen im Celler Institut begründet. Nach wie vor arbeiten noch fünf Ethologen in dieser Senatsarbeitsgruppe mit.

Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

9. Abgeordneter **Braun** (CDU/CSU)

Aus welchen Gründen wurde der Anregung der Gemeinnützigen Vereinigung „Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr e. V.", die sich seit nunmehr sechs Jahren bemüht, daß eine Sonderbriefmarke mit Motivationen gegen Alkohol am Steuer herausgegeben wird, nicht entsprochen, obwohl jährlich viele Menschen auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland durch Alkohol am Steuer sterben müssen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Im Rahmen der Rollenmarken-Dauerserie „Unfallverhütung" ist bereits am 10. September 1971 ein Postwertzeichen zum Thema „Kampf gegen Alkohol am Steuer" ausgegeben worden (25-Pfennig-Wert Bund und Berlin), das erst am 11. Januar 1979 durch ein Postwertzeichen der neuen Rollenmarken-Dauerserie „Burgen und Schlösser" abgelöst wurde. Im Gegensatz zu Wertzeichen der Dauerserien beschränkt sich der Verkaufszeitraum für Sonderpostwertzeichen ohne Zuschlag auf etwa vier Wochen an den Postschaltern und etwa zwölf Wochen bei den Versandstellen für Postwertzeichen. Das Thema „Alkohol am Steuer" ist somit der breiten Öffentlichkeit durch das Dauerwertzeichen über einen wesentlich längeren Zeitraum nahegebracht worden als es durch Herausgabe eines Sonderpostwertzeichens der Fall wäre. Diese Tatsache wurde vom Programmbeirat der Deutschen Bundespost, der den Bundespostminister bei der Zusammenstellung des Ausgabeprogramms für Sonderpostwertzeichen ohne Zuschlag berät und dem Vertreter der drei Bundestagsfraktionen angehören, bei seinen Entscheidungen berücksichtigt. Er hat alljährlich die schwierige Aufgabe, aus mehreren hundert Eingaben eine Auswahl für nur etwa 20 Sondermarken zu treffen.

Das Thema „Kampf gegen Alkohol am Steuer“ ist allerdings auf Grund einer Eingabe des Präsidenten des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr e. V. vom 21. April 1980 für die Programmerörterung zur Sonderpostwertzeichen-Planung des Jahres 1982 erneut vorgemerkt und wird im Januar 1981 dem Programmbeirat zur Begutachtung unterbreitet.

10. Abgeordneter **Krey** (CDU/CSU)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß in Neuordnungsgebieten viele Bürger Kritik an der Regelung des Nahbereichstarifs der Deutschen Bundespost üben, da die kommunalen und die postalischen Grenzen nicht übereinstimmen, und welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um zum Beispiel die ehemalige Stadt Porz allen übrigen Teilen der gesamten Stadt Köln hinsichtlich des Nahbereichs gleichzustellen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die Deutsche Bundespost führt das neue Fernsprechtarifsystem ein, um die unterschiedlichen Grenzziehungen zwischen Kommunen und Fernmeldenetzen tariflich weitestgehend unwirksam zu machen. Damit stellt sie sicher, daß jeder Bürger seine Gemeindeverwaltung zum Nahtarif erreichen kann. Auch die Bürger der ehemaligen Stadt Porz können diesen Vorteil nutzen, da zum Nahbereich des Ortsnetzes Köln-Porz das Ortsnetz Köln und weitere 18 Ortsnetze mit insgesamt ca. 700000 Fernsprechkunden gehören.

Da jedes der 3800 Ortsnetze im Bundesgebiet Ursprung eines Nahbereichs ist, würde die Forderung nach einem einheitlichen Nahbereich einer Gemeinde eine völlige Umstrukturierung aller betreffenden Ortsnetze bedeuten, deren Kabel fest in der Erde verlegt sind. Das ist jedoch wegen des völlig unvertretbar hohen Kostenaufwandes, der für das Verlegen von Leitungen und Vermittlungsstellen erforderlich wäre, nicht möglich.

11. Abgeordnete **Frau Dr. Lepsius** (SPD)

Welche Schienenübergänge der Deutschen Bundesbahn werden im Rahmen schrankengesicherter Bahnübergänge im Raum Ettlingen und im Landkreis Rastatt in absehbarer Zeit geschlossen und durch neue Lösungen ersetzt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Wesentliche Voraussetzung für die Durchführung von Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen ist das Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses und der Abschluß einer Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zwischen den Beteiligten. Nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn (DB) ist danach in absehbarer Zeit mit folgenden Bahnübergangsbeseitigungen im Raum Ettlingen und im Landkreis Rastatt zu rechnen:

A) Bereits im Bau befindliche Maßnahmen:

Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge des Engertwegs in Bühl-Eisental (km 114,870 der DB-Strecke Mannheim–Basel) durch eine Straßenüberführung.
Fertigstellung: voraussichtlich noch 1980.

B) Maßnahmen, die voraussichtlich in absehbarer Zeit begonnen werden können:

1. Beseitigung von zwei Bahnübergängen im Zuge von Wegen in Mörsch (km 70,685 und 71,215 der DB-Strecke Mannheim–Rastatt) durch Straßenüberführung.
   Baubeginn: voraussichtlich 1981.

2. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Kreisstraße 3717 in Ötigheim (km 79,774 der DB-Strecke Mannheim – Rastatt) durch eine Eisenbahnüberführung.
   Durchführung des Planfeststellungsverfahrens: voraussichtlich 1981/82
3. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 566 in Ettlingen (km 79,540 der DB-Strecke Mannheim – Basel) durch eine Eisenbahnüberführung.
   Baubeginn: frühestens 1981.
4. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Kreisstraße 3545 in Bruchhausen/Ettlingenweier (km 82,553 der DB-Strecke Mannheim–Basel) durch eine Straßenüberführung im Zuge der L 607 und eine Eisenbahnüberführung über einen Fuß- und Radweg am Bahnhof Bruchhausen.
   Baubeginn: voraussichtlich nach 1982.
5. Beseitigung eines Bahnübergangs im Zuge eines Wegs am Sportzentrum in Bruchhausen (km 83,549 der DB-Strecke Mannheim – Basel) durch eine Eisenbahnüberführung über einen Fuß- und Radweg (Allemannenweg).
   Baubeginn: voraussichtlich 1981.
6. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 508 in Malsch (km 87,677 der DB-Strecke Mannheim–Basel) durch eine Straßenüberführung und eine Eisenbahnüberführung über einen Fuß- und Radweg (am Bahnhof).
   Baubeginn des 1. Abschnitts (Fuß- und Radwegunterführung) voraussichtlich 1981/82.
   Standort der Straßenüberführung noch nicht festgelegt.
7. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 567 in Muggensturm (km 90,030 der DB-Strecke Mannheim–Basel) durch eine Straßenüberführung.
   Baubeginn: voraussichtlich 1981/82.
8. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 76a (km 91,865 der DB-Strecke Mannheim–Basel) in Muggensturm.
   Baubeginn des 1. Abschnitts (Eisenbahnüberführung über einen Fuß- und Radweg): voraussichtlich 1982.
   Ersatzmaßnahme für den Kfz-Verkehr noch nicht festgelegt.
9. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 77 in Rastatt-Niederbühl (km 97,913 der DB-Strecke Mannheim – Basel) durch eine Eisenbahnüberführung.
   Einleitung des Planfeststellungsverfahrens: voraussichtlich noch 1980.
10. Beseitigung der Bahnübergänge im Zuge der Kreisstraße 3732 und 3731 in Sinzheim (km 107,420 und 108,375 der DB-Strecke Mannheim – Basel) durch eine Straßenüberführung.
    Baubeginn: voraussichtlich 1981/82.
11. Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Eisenbahnstraße in Sinzheim (km 108,705 der DB-Strecke Mannheim-Basel) durch eine Eisenbahnüberführung.
    Baubeginn: voraussichtlich 1983.

Darüber hinaus gibt es für einige weitere Maßnahmen planerische Überlegungen.

12. Abgeordnete **Frau Dr. Lepsius** (SPD)

Welches sind die verkehrlichen Überlegungen der Deutschen Bundesbahn mit Alternativen für Fußübergänge, und welches übergeordnete Konzept liegt der Schließung von schrankengesicherten Bahnübergängen zur Sicherung der Fußgänger zugrunde?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Grundsätzlich wird angestrebt, Bahnübergänge aus Gründen der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs zu beseitigen. Dies gilt auch für Bahnübergänge im Zuge von Fußwegen. Allerdings ist deren Beseitigung, außer bei Schnellfahrtstrecken oder bei ungünstigen örtlichen Gegebenheiten, nicht so vordringlich wie bei Bahnübergängen im Zuge von Straßen mit allgemeinem Kraftfahrzeugverkehr.

13. Abgeordnete **Frau Dr. Lepsius** (SPD)

Wird die Bundesregierung die Bemühungen der Stadt Baden-Baden zur Öffnung von einer oder weiteren Anschlußstellen auf dem Autobahnzubringer der B 500 im städtischen Bereich zwischen B 3 und Ebertplatz unterstützen, um zu einer verkehrlichen Entlastung des innerstädtischen Verkehrs auf der Rheinstraße zugunsten der Bürger beizutragen, und wann ist gegebenenfalls mit einer Entscheidung zu rechnen, ohne daß eine Abstufung der B 500 in eine Stadtstraße erfolgt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die Rheinstraße in Baden-Baden ist am Anfang und am Ende an die B 500 angebunden. Unterlagen über eine zusätzliche Anbindung liegen dem Bundesminister für Verkehr nicht vor, so daß die Beurteilung eines solchen Vorschlags nicht möglich ist.

Zum Sachstand teilt die Landestraßenbauverwaltung auf Anfrage mit, daß die Stadt Baden-Baden dabei sei, die für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen zu erarbeiten. Die bislang vorliegende Vorplanung reiche nicht aus.

Für die geforderte zusätzliche Anschlußstelle ist eine Abstufung der B 500 weder notwendig noch beabsichtigt.

14. Abgeordnete **Frau Dr. Lepsius** (SPD)

Welche Einflußmöglichkeiten sieht die Bundesregierung, um im Wege von einem Arrangement von Konzessionen verschiedener Konzessionsträger wie auch der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost und privaten Konzessionsträgern die Neuordnung des Personennahverkehrs in und um Ettlingen zu beschleunigen und die Kooperation zwischen allen Verkehrsträgern für ein neues Verbundsystem zu erleichtern, gegebenenfalls durch welche Maßnahmen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) als öffentliche Aufgabe ist nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes in erster Linie Sache der Länder und deren Gebietskörperschaften. Laut § 8 Personenbeförderungs-Gesetz haben der Bundesminister für Verkehr und die Länderregierungen eine freiwillige Zusammenarbeit der Verkehrsträger zu fördern. Die konkreten Möglichkeiten des Bundesministers für Verkehr, diesem gesetzlichen Auftrag zu entsprechen, sind gering. Dies gilt auch für die Bundesunternehmen Bahn und Post, die als Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten über ihre Beteiligung an einer organisatorischen Zusammenfassung der vorhandenen Verkehrsunternehmen entscheiden. Dabei haben sie sich an den vom Bund aufgestellten politischen Zielvorgaben zu orientieren.

Für die Neuordnung des ÖPNV sowie für die Förderung der Kooperation nach § 8 Personenbeförderungs-Gesetz unter den Verkehrsträgern im Raum Ettlingen gelten diese Grundsätze in gleicher Weise. Die

Deutsche Bundesbahn hat sich bereits in der Vergangenheit darum bemüht, über eine engere Zusammenarbeit mit den im Raum Ettlingen tätigen Verkehrsunternehmen eine Verkehrsverbesserung zu erreichen. Die hierüber geführten Verhandlungen blieben leider ergebnislos. Die Deutsche Bundesbahn ist unverändert zu einer engeren Zusammenarbeit bereit. In dieser Situation könnte es nützlich sein, wenn die Stadt Ettlingen initiativ würde und im Rahmen eines Verkehrsgesprächs die Bemühungen der Deutschen Bundesbahn wieder aufgriffe.

15. Abgeordneter **Dr. Hüsch** (CDU/CSU)

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung gemäß Artikel 8 der EG-Richtlinien vom 20. Dezember 1979 zur Verringerung der Schallemissionen von Unterschallflugzeugen (80/51 EWG – Amtsblatt der EG vom 24. Januar 1980 – Nr. L 18/26) innerhalb der dort vorgeschriebenen Frist von sechs Monaten getroffen und der EG-Kommission mitgeteilt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die in der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 20. Dezember 1979 geregelte Materie beruht auf Forderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die mit Ausnahme des Artikels 5 bereits vor Erlaß der Richtlinie in deutsches Recht übernommen wurden. Artikel 5 wird erst nach dem 31. Dezember 1986 wirksam. Eine Übernahme in deutsches Recht wird rechtzeitig erfolgen.

Die EG-Kommission wurde entsprechend unterrichtet.

16. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Wird sich die Bundesregierung das überaus positive Ergebnis der durchschnittlichen Verbilligung von Eisenbahnfahrten in Schweden um 50 v. H., mit der 25 v. H. mehr Reisende mit der Bahn fahren und 125 Millionen Schwedenkronen netto mehr in die Kasse der schwedischen Bahn gekommen sind, als Vorbild für einen ähnlichen verkehrspolitischen Schritt nehmen, und wenn nicht, wie begründet die Bundesregierung den Verzicht auf ein in Schweden so geglücktes Experiment?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Der Bundesregierung liegen bisher über die Auswirkungen der von den Schwedischen Staatsbahnen (SJ) im Juni 1979 durchgeführten Fahrpreissenkung keine Ergebnisse vor. Nach den Ausführungen des SJ-Pressechefs vom April dieses Jahres betrug aber die Fahrpreissenkung im Durchschnitt nicht 50 v. H., sondern nur 16 v. H. Die Preisniveaureduktion hat über die von Ihnen angegebene Nachfragezunahme zu Mehreinnahmen geführt. Allerdings darf hierüber die überproportionale Kostensteigerung bei der SJ nicht übersehen werden, die durch Mehraufwand an Personal und Material entstand und die das Betriebsergebnis offensichtlich verschlechtert hat.

Demgegenüber hat die Deutsche Bundsbahn (DB), die bereits seit Jahren hoch rabattierte Angebote für Urlaubs- und sonstige Privatreisende sowie für den Geschäftsreiseverkehr vorhält, im Jahr 1979 bei vergleichsweise geringer Aufwandszunahme allein im Fernverkehr über 281 Millionen DM Mehreinahmen und damit auch prozentual mehr als die SJ erzielt. Mit diesem Zuwachs konnte die DB ihr Wirtschaftsergebnis nicht unwesentlich verbessern.

Die Bundesregierung sieht deshalb keine Veranlassung, das zusätzliche Bundesleistungen erfordernde Schwedenmodell der DB aufzuerlegen.

17. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung darüber informiert, daß die Einrichtung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung Osnabrück—Bielefeld—Südharz am 28. Mai 1980 von der Deutschen Bundesbahn abgelehnt worden sei, weil ihr Wagenpark dafür nicht ausreiche, und welche anderen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Verkehrsbedienung auf der Strecke zwischen Halle und Bielefeld nicht weiter auszudünnen, sondern zu verbessern, z. B. durch Verkehr im Stundentakt mit einer wesentlich höheren Spitzengeschwindigkeit als bisher?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die für die Fahrplangestaltung zuständige DB lehnt die Einrichtung einer direkten und umsteigefreien Zugverbindung Osnabrück—Bielefeld—Südharz nicht grundsätzlich ab, sondern sieht im Rahmen der Gesamtkonzeption für den dortigen Raum zur Zeit keine Realisierungsmöglichtkeit.

Nach Auffassung der DB ist das derzeitige Zugangebot für die Relation Halle (Westf.) — Bielefeld nachfragegerecht und entspricht zahlenmäßig einem Stundentakt. Eine Ausdünnung ist von der DB nicht beabsichtigt.

18. Abgeordneter **Alber** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß zwischen den Autobahndreiecken Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Süd (Degerloch) eine weitere Autobahnausfahrt zur Anbindung der Nord-Süd-Umfahrung notwendig ist, und wird sie diese gegebenenfalls genehmigen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Dem Bundesminister für Verkehr liegen keine Unterlagen vor, die eine Beurteilung der Notwendigkeit und Möglichkeit einer zusätzlichen Anschlußstelle an der A 8 zwischen Stuttgart-Vaihingen und Stuttgart-Degerloch zulassen. Die dafür notwendigen Untersuchungen sind Sache der Landesstraßenbauverwaltung im Auftrag des Bundes. Im einzelnen ist daher eine Stellungnahme seitens des Bundes nicht möglich. Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die vorliegenden besonderen Verhältnisse — z. B. sehr hohe Verkehrsbelastung der A 8, 6-streifiger Querschnitt, Nähe der benachbarten Anschlußstelle — und die mit Anschlußstellen immer verbundene Beeinträchtigung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit einer Autobahn es unumgänglich machen, gegebenenfalls bei der Entscheidung über eine zusätzliche Anschlußstelle einen strengen Maßstab anzulegen.

19. Abgeordneter **Dr. Friedmann** (CDU/CSU)

Warum wurden bei der Genehmigung der Bahnbuswerbung für die SPD — zumindest innerhalb der Bundesbahndirektion Karlsruhe — die einschlägigen Richtlinien nicht eingehalten, indem die Deutsche Eisenbahnreklame GmbH Kassel mit Schreiben R/Lb/J vom 10. Juni 1980 an das Deutsche Bundesbahnkraftwagenbetriebswerk Karlsruhe die Durchführung der Seitenfensterplakatierung für die SPD vom 1. Juli bis 30. September 1980 verfügte, obwohl im § 2 der Ausführungsbestimmungen Nummer 18, der seit 1. Januar 1976 geltenden Richtlinien für die Wirtschaftswerbung, geregelt ist, daß die Werbung für politische Parteien der Zustimmung der Bundesbahndirektionen bedarf?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Auf Grund von vielfachen Wünschen der im Bundestag vertretenen Parteien hat die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn an die Bundesbahndirektion (BD) verfügt, daß aus Anlaß der Bundestagswahlen auch die kurzfristige parteipolitische Werbung an den Seitenfenstern in S-Bahnen, Nahverkehrswagen und Omnibussen der Deutschen Bundesbahn (DB) zuzulassen ist. Damit wurde das Zustimmungserfordernis der BD ersetzt. Verträge der Deutschen Reichsbahn-Reklame GmbH (ERG) über kurzfristige politische Werbung bedürfen somit nicht mehr noch der Zustimmung der zuständigen BD.

Die unmittelbare Einschaltung des Kraftwagenbetriebswerkes Karlsruhe durch die ERG entspricht im übrigen dem in der Bundesbahn-Drucksache 167 geregelten Verfahren.

20. Abgeordneter **Dr. Friedmann** (CDU/CSU)

Wann und in welchem Umfang wird an den Bahnbussen im Bezirk der Bundesbahndirektion Karlsruhe für die CDU geworben?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die ERG hat die belegbaren Flächen allen im Bundestag vertretenen Parteien zur gleichen Zeit und zu gleichen Teilen angeboten. Im Gegensatz zu anderen CDU-Landesverbänden hat der Landesverband Baden-Württemberg die von der ERG gegen Entgelt angebotenen Reklameflächen in Verkehrsmitteln der DB bislang nicht angenommen.

21. Abgeordneter **Jäger (Wangen)** (CDU/CSU)

Was hat die Bundesregierung 1980 unternommen, um die Planung des Fernverkehrs, insbesondere des Fernstraßenbaus, im Bodenseeraum mit den beiden Nachbarstaaten Schweiz und Österreich abzustimmen, und zu welchem Ergebnis haben entsprechende Bemühungen gegebenenfalls geführt?

22. Abgeordneter **Jäger (Wangen)** (CDU/CSU)

In welcher Weise sollen nach den Vorstellungen der Bundesregierung über den Fernverkehr im Bodenseeraum zur Bewältigung der vorhandenen oder zu erwartenden Verkehrsströme der Straßen- und der Schienenverkehr sowie der Fährverkehr über den See aufeinander abgestimmt werden, und findet gegebenenfalls dieses Konzept auch die Zustimmung der Schweiz und Österreichs?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Grundlage für Investitionsplanungen und für den Neu- und Ausbau von Strecken der Deutschen Bundesbahn (DB) sowie von Bundesfernstraßen ist der von der Bundesregierung am 7. November 1979 beschlossene Bundesverkehrswegeplan '80, der für den Straßenbereich mit Verabschiedung des 2. Fernstraßen-Abänderungs-Gesetzes durch den Deutschen Bundestag am 16. Juni 1980 im Bedarfsplan über den Ausbau der Bundesfernstraßen seine endgültige Form bekommen hat.

Für den Straßenbereich weist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen auch im Bodenseeraum die geplanten Projekte im einzelnen aus. Grenzüberschreitende Maßnahmen werden von Fall zu Fall bilateral zwischen den betroffenen Nachbarländern abgestimmt und koordiniert. In diesem Jahr wurde der Eröffnungstermin – voraussichtlich Oktober diesen Jahres – für die Teilstrecke Lindau–Bregenz der A 96 mit neuem Grenzübergang zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Österreich abgestimmt.

Im Schienen- und Fährverkehr für den Bodenseeraum entspricht aus heutiger Sicht – auch nach Auffassung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen (DB, ÖBB, und SBB) – das derzeitige Leistungsangebot der Nachfrage.

23. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Gibt es auf Bundesautobahnen, insbesondere auf Strecken mit vergleichbarer Verkehrsbelastung wie zwischen Stuttgart und dem Aichelbergaufstieg, Rastanlagen, die insoweit den vom Bundesverkehrsministerium erlassenen Richtlinien für Rastanlagen an Straßen nicht entsprechen, als ihr Abstand mehr als 15 Kilometer beträgt, und gibt es sogar Beispiele für einen Abstand von mehr als 25 bzw. 30 Kilometer, und um welche Fälle handelt es sich hier?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

An den Bundesautobahnen sind bisher in der Regel alle fünf bis sechs Kilometer Rastplätze angelegt worden. Dieser Regelabstand wurde erst vor wenigen Jahren unter Berücksichtigung der erreichten Dichte des Bundesautobahn-Netzes und nicht zuletzt zum Schutze der Landschaft auf 12 bis 15 Kilometer vergrößert. Ein vergleichbarer Fall wie die A 8 zwischen Stuttgart und Aichelbergaufstieg, bei dem auf einen notwendigen Rastplatz verzichtet wurde, ist nicht bekannt.

Es bestand jedoch die Möglichkeit, an weniger stark belasteten Autobahnen die notwendigen Rastplätze in sogenannte Baustufen, d. h., zu verschiedenen Zeiten anzulegen. Dies führte dann vorübergehend zu größeren Abständen, wie z. B. an der A 30 zwischen Osnabrück und Bad Oeynhausen.

Da dieses Verfahren sich jedoch nicht bewährt hat, werden heute alle notwendigen Rastplätze gleich mit dem Bau der durchgehenden Fahrbahn hergestellt.

24. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Warum ist die Bundesregierung im Fall der geplanten Parkplätze bei Wendlingen nicht bereit, eine Ausnahmeregelung von den von ihr erlassenen Richtlinien zuzulassen und auf den Bau der Parkplätze in Wendlingen zu verzichten, obwohl sie hierzu in der Lage wäre?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Bei einem Verzicht auf die Parkplätze bei Wendlingen würden die Abstände zwischen benachbarten Anlagen in Fahrtrichtung Karlsruhe–München 30,5 km und in Gegenrichtung 19,6 km betragen und damit weit über dem Richtwert liegen. Dies würde bedeuten, daß an der A 8 zwischen Stuttgart und der Schwäbischen Alb in Anbetracht des hohen Verkehrsaufkommens mit Spitzenbelastungen von ca. 75 000 Kfz/24 h und der großen Bedeutung dieser Autobahn für den Urlaubsreiseverkehr viel zu wenig Park- und Rastmöglichkeiten vorhanden wären. Seitens des Bundesministers für Verkehr besteht daher mit der Konzeption der Landesstraßenbauverwaltung, die bei Wendlingen Rastplätze vorsieht, Einverständnis.

25. Abgeordneter **Dr. Langguth** (CDU/CSU)

Kann die Bundesregierung bestätigen, daß die Planung für den Bau der Parkplätze bei Wendlingen durch den Bundesverkehrsminister zuerst genehmigt werden muß, bevor das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden kann?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die Entwürfe für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen werden von den Landesstraßenbauverwaltungen im Auftrag des Bundes aufgestellt und sind – unter gewissen Voraussetzungen, die beim Ausbau der A 8 einschließlich Rastplätze gegeben sind – dem Bundesminister für Verkehr zur Erteilung des Sichtvermerks vorzulegen. Das Planfeststellungsverfahren wird zur notwendigen haushaltsmäßigen Absicherung in der Regel nicht vor Erteilung dieses Sichtvermerks eingeleitet werden.

26. Abgeordneter **Seiters** (CDU/CSU)

Welche Änderungen beim Schienenverkehr (Personen- und Güterverkehr) sowie beim Personalbestand der Deutschen Bundesbahn sind für die kommenden Jahre im ostfriesischen Bereich vorgesehen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Am 27. September wird auf der Strecke Rheine–Emden–Norddeich der elektrische Zugbetrieb aufgenommen.

Im Personenverkehr ermöglicht die Elektrifizierung Verkürzungen der Reisezeiten, Verbesserungen der Anschlußverhältnisse auf den Knotenbahnhöfen und die Einrichtung neuer Halte.

Die Strecke Jever–Harle ist zur Umstellung auf Busbedienung vorgesehen.

Im Güterverkehr sind in den kommenden Jahren keine Maßnahmen mit wesentlichen Struktur- bzw. Personalbedarfsänderungen zu erwarten.

Auf dem Personalsektor sind in den kommenden Jahren – gleichbleibendes Arbeitsaufkommen vorausgesetzt – keine wesentlichen Veränderungen vorgesehen. Lediglich im laufenden Jahr sind noch geringfügige Personalverminderungen zu erwarten, nämlich zwei Dienstkräfte beim Bahnhof Jever im Zuge der Dienststellenorganisation und acht Dienstkräfte beim Bahnbetriebswerk Emden im Zusammenhang mit der Elektrifizierung.

27. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Ist der Bund im Hinblick auf die Entwässerungsproblematik in der Haalerauniederung bereit, seine Schöpfwerksverpflichtungen an den zuständigen Wasser- und Bodenverband abzutreten mit dem Ziel, daß von der Ablösesumme u. a. ein neues Schöpfwerk am Nord-Ostsee-Kanal gebaut wird, das direkt in den Kanal entwässert, um den Vorfluter Haalerau zu entlasten, und wenn ja, was zahlt der Bund, wenn er von dieser Aufgabe befreit wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Der Bund ist grundsätzlich bereit, seine Schöpfwerksverpflichtung im Bereich der Haalerau an den zuständigen Wasser- und Bodenverband abzutreten. In diesem Zusammenhang werden zwischen der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes und dem Wasser- und Bodenverband Haalerau Verhandlungen über die einzelnen Modalitäten geführt. Hinsichtlich der Höhe des vom Bund zu zahlenden Ablösungsbetrages muß der Ausgang der Verhandlungen abgewartet werden.

28. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Wann und wie soll der Rendsburger Bahnhof umgebaut werden, und wieviel Autostellplätze werden von der Deutschen Bundesbahn unmittelbar am Bahnhof angelegt?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Der von der Deutschen Bundesbahn (DB) geplante und einvernehmlich mit der Stadt Rendsburg abgestimmt Umbau des Bahnhofs Rendsburg beinhaltet neben einer Verlegung des Haupteingangs u. a. eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Zur Anlage von Grünflächen und zur Aufstellung einer von der Stadt Rendsburg erworbenen alten Dampflokomotive ist der Abbruch eines Teils des vorhandenen Empfangsgebäudes vorgesehen.

Unmittelbar am Empfangsgebäude beabsichtigt die DB die Einrichtung von 18 Parkplätzen für Kurzzeitparker.

Der Termin für den Beginn der geplanten Umbaumaßnahmen kann erst nach Abschluß der von der Stadt Rendsburg zugesagten Prüfung hinsichtlich ihrer Kostenbeteiligung festgelegt werden.

29. Abgeordneter **Stutzer** (CDU/CSU)

Wann wird der Bund die Korrosionsschäden an der Schleibrücke in Kappeln im Zuge der B 203 (Baujahr 1929) und die Verschleißschäden am Fahrbahnbelag an der Hochbrücke Rader Insel im Zuge der BAB A 7 (nach acht Jahren Liegezeit des Belags) beseitigen, und mit welchen Verkehrsbeschränkungen ist bei diesen Reparaturarbeiten zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Auf der Schleibrücke Kappeln (B 203) sind die Korrosionsschutzarbeiten im Bereich der Gehwege bereits im Frühjahr 1980 durchgeführt worden. Für die übrigen Brückenbereiche sind die Sanierungsmaßnahmen ausgeschrieben worden. Mit den Arbeiten wird im Herbst 1980 begonnen. Sie werden voraussichtlich im Frühjahr 1981 beendet sein. Eine halbseitige Sperrung der Brücke ist nur an einigen Tagen erforderlich.

Hinsichtlich der Hochbrücke Rader Insel (A 7) ist eine Erneuerung der Deckschicht des Fahrbahnbelages auf der Brücke im Jahr 1981 geplant. Jeweils vor und nach den Sommerferien wird für diese Arbeiten eine Richtungsfahrbahn gesperrt.

30. Abgeordneter **Dr. von Geldern** (CDU/CSU)

Hält es die Bundesregierung mit den Erfordernissen eines modernen Angebots der Deutschen Bundesbahn an ihre Kunden für vereinbar, daß der Gepäckdienst der Deutschen Bundesbahn zunehmend eingeschränkt wird und bisherige Gepäckausgabebahnhöfe diese Möglichkeit künftig nicht mehr haben sollen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Beim Reisegepäckdienst der Deutschen Bundesbahn (DB) handelt es sich um einen zusätzlichen Service, den die DB für den Personenfernverkehr vorhält, der aber bei weitem nicht die Kosten deckt, die er verursacht. Deshalb muß diese Dienstleistung auf Bahnhöfen, auf denen eine verhältnismäßig geringe Nachfrage besteht, eingestellt werden, wenn dadurch Kostenersparnisse möglich sind. Im übrigen werden derartige Einschränkungen des Leistungsangebots der DB nur vereinzelt – in 1979 wurden lediglich 23 Gepäckabfertigungsstellen geschlossen – durchgeführt. In Fremdenverkehrsgebieten ist das Verkehrsaufkommen im allgemeinen ausreichend, so daß Rationalisierungsmaßnahmen im Gepäckdienst nicht erforderlich sind.

31. Abgeordneter **Dr. von Geldern** (CDU/CSU)

Trifft es zu, daß die obenbezeichneten Maßnahmen auch in Fremdenverkehrsgebieten, wie z. B. im Landkreis Cuxhaven, von der Deutschen Bundesbahn eingeleitet worden sind, und ist die Bundesregierung gegebenenfalls mit mir der Meinung, daß derartige Maßnahmen auch aus Fremdenverkehrsgesichtspunkten dringend wieder rückgängig gemacht werden müssen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Es gibt zur Zeit keine Pläne, wonach im Landkreis Cuxhaven Gepäckabfertigungen geschlossen werden sollen. Der Gepäckdienst wird vielmehr am 1. März 1981 durch versuchsweise Einschaltung der Post in den Hausgepäck-Service wesentlich verbessert. Von diesem Zeitpunkt an übernimmt die Post im Postbereich 219 flächendeckend die Abholung und Zustellung von Reisegepäck. Außerdem kann das Gepäck auch an bestimmten Postämtern aufgeliefert und abgeholt werden.

32. Abgeordneter **Dr. Hennig** (CDU/CSU)

Ist die Bundesregierung bereit, mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn vermittelnd darüber zu verhandeln, ob ein echter Verkehrsverbund in Ostwestfalen unter Einbeziehung der Schiene weiterhin daran scheitern muß, daß die Bahn keinen Verbundausgleich vom Land Nordrhein-Westfalen bekommen soll, so daß sie ein Zuschußgeschäft erwarten muß, und überwiegen nicht nach Ansicht der Bundesregierung die Vorteile für die betroffenen Bürger, wenn die bisher lediglich vorhandene Verkehrsgemeinschaft unter Einbeziehung der Schiene zu einem echten Verkehrsverbund Ostwestfalen erweitert wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Rahmen des Nordrhein-Westfalen-Programms 1975 eine Konzeption für die Bildung von Verkehrsverbünden bzw. Verkehrsgemeinschaften erstellt. Danach plante die Landesregierung nur zwei Verbundräume, nämlich Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg.

Für die übrigen Kooperationsräume werden Verkehrsgemeinschaften als richtige Lösung angesehen. Die Deutsche Bundesbahn (DB) wird hier nur mit dem Bahnbusverkehr an Kooperationsvorhaben beteiligt. Eine weitergehende Einbindung des DB-Schienenverkehrs wäre nur sinnvoll, würde sich die Attraktivität dieses Verkehrs z. B. durch S-Bahn-Bedienung steigern und dadurch ein überproportionaler Mehrverkehr erreichen lassen. Dies ist jedoch wegen der verhältnismäßig dünnen Besiedelung dieses Verkehrsraumes nicht möglich.

Im übrigen ist der Schienenverkehr der DB an der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe (VOW) in der Weise beteiligt, als Schienenfahrausweise in den Bahnbussen gemäß § 11 Bahnbustarif gültig sind. Darüber hinaus werden auf parallel geführten Linien der übrigen Partner der VOW ebenfalls Schienenfahrausweise anerkannt. Das entspricht der Praxis in anderen Verkehrsgemeinschaften (VG), etwa in der VG Westfalen Süd, der VG Niederrhein und der Märkischen VG.

Da sich diese Kooperationsform bewährt hat, sieht die Bundesregierung keine Veranlassung, in neue Verhandlungen einzutreten.

33. Abgeordneter **Peiter** (SPD)

Ist der Bundesregierung bekannt, daß sich auf der Bundesautobahn Köln—Frankfurt bei der Abfahrt Montabaur oftmals durch die Abbieger in Richtung Westerburg—Rennerod lange Schlangen bilden, und wird sie darauf hinwirken, daß diese gefährliche Ausfahrt endlich wirkungsvoll entschärft wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Durch den Bau eines Zusatzfahrstreifens für die Richtung von Köln in die B 255 wurde der Rückstau auf der Autobahn behoben. Der Verkehr staut sich jetzt lediglich noch in Spitzenzeiten innerhalb der Anschlußstelle. Zur Zeit werden Untersuchungen durchgeführt, mit welchen baulichen Maßnahmen der Verkehrsfluß verbessert werden kann.

34. Abgeordneter **Bindig** (SPD)

Trifft es zu, daß das Bundesverkehrsministerium dem Bürgermeister von Isny zur jetzigen Situation um die B 12 (frühere A 98) im Abschnitt Weitnau–Opfenbach, wörtlich oder sinngemäß mitgeteilt hat, daß „... eine Rückführung auf die bestehende B 12 nicht dem Gesetz zum Ausbau der Bundesfernstraßen entspricht", obwohl bei den Beratungen zu diesem Gesetz ausdrücklich festgestellt worden ist, daß durch das Gesetz nur über den Fernstraßenbedarf zwischen zwei Orten entschieden wird und über die Art der Ausführung dieses Bedarfs (Neubau oder Ausbau) keine Festlegung getroffen wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Ja, denn das Bundesverkehrsministerium hat dem Bürgermeister von Isny sinngemäß mitgeteilt, daß der Deutsche Bundestag sich für eine B 12 neu ausgesprochen hat, und daß somit ein Ausbau der bestehenden B 12 dieser Entscheidung nicht gerecht wird.

35. Abgeordneter **Bindig** (SPD)

Ist die Bundesregierung bereit zu bestätigen, daß im formalrechtlichen Sinn Text und Bedarfsplan des 2. FStrAbÄndG es erlauben, daß der zwischen Weitnau und Opfenbach festgestellte zweispurige Bundesfernstraßenbedarf im Zuge der B 12 entweder durch eine neutrassierte Bundesstraße oder durch Ausbau bzw. streckenweise Mitverwendung der bestehenden B 12 gedeckt wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Nein, denn der Deutsche Bundestag hat in seiner Sitzung am 13. Juni 1980 entsprechend der Beschlußempfehlung des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zur A 98 Wangen–Kempten mehrheitlich folgendes beschlossen (vgl. Drucksache 8/4148 (neu) und 8/4182):

„Umwandlung in eine Bundesstraße B 12 neu mit zwei Fahrstreifen – soweit nicht vierstreifig fertiggestellt oder vierstreifig im Bau –, Stufe I bleibt."

Diese Entscheidungen bedeuten für den Fortgang der Arbeiten zum Neubau der Bundesstraße 12 neu Wangen–Kempten folgendes:

– Die laufenden Bauarbeiten für den vierstreifigen Abschnitt zwischen Waltenhofen und Hellengerst und für den zweistreifigen Abschnitt zwischen Hellengerst und Weitnau können ohne wesentliche Änderungen des Planungskonzeptes fortgesetzt werden. Der Beschluß, diese Bundestraße künftig als B 12 neu fortzusetzen, hat auf die laufenden Arbeiten keine Auswirkungen. Der Verwaltungsgerichtshof München hat dies erst vor wenigen Tagen bestätigt, indem er Klagen gegen die sofortige Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses in diesem Abschnitt abgewiesen hat.

– Im anschließenden Abschnitt zwischen Weitnau und dem Autobahnkreuz Wangen soll nun eine neue einbahnige B 12 gebaut werden. Dazu hat das Land Bayern zu prüfen, ob für diese B 12 neu die bis-

her als A 98 festgelegte Trasse beibehalten werden kann oder ob für diese B 12 neu mit geänderter Trasse ein neues Raumordnungsverfahren durchgeführt werden muß. Der Deutsche Bundestag hat sich auf Vorschlag des Verkehrsausschusses für eine B 12 neu ausgesprochen, so daß dieser Entscheidung zwar eine geänderte Linienführung der B 12 neu, nicht aber ein Ausbau der bestehenden B 12 gerecht würde.

36. Abgeordneter **Bindig** (SPD)

Wann – und gegebenenfalls warum noch nicht – hat der Bundesverkehrsminister die Landesregierung von Baden-Württemberg formell aufgefordert, mit der Planung der im 2. FStrAbÄndG vorgesehenen B 31 neu von Stockach (Ost) nach Überlingen zu beginnen, und ist ihr bekannt, ob an der Planung z. Z. bereits intensiv gearbeitet wird?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die Aufnahme der Planungsarbeiten an der B 31 zwischen Stockach und Überlingen wird sich nach dem im Dritten Fünfjahresplan für diese Maßnahme festgelegten Vorhaben richten. Der Dritte Fünfjahresplan liegt zur Zeit noch nicht vor. Einer besonderen Aufforderung des Landes durch den Bund, zu einem bestimmten Zeitpunkt mit den erforderlichen Vorarbeiten zu beginnen, bedarf es nicht, da für die organisatorische Abwicklung der Maßnahmen an Bundesfernstraßen im Rahmen der Regelung gemäß Artikel 90 Grundgesetz in vollem Umfang die Straßenbauverwaltungen der Länder zuständig und verantwortlich sind.

37. Abgeordneter **Bindig** (SPD)

Ist der Bundesregierung bekannt, ob an der seit über einem Jahr von der Landesregierung von Baden-Württemberg, welche im Auftrag des Bundes die Planung durchführt, nach eigener Aussage auf „Eis gelegten" Planfeststellung der Umgehungsstraße von Kressbronn im Zuge der B 31 nach Erlaß des 2. FStrAbÄndG inzwischen wieder gearbeitet wird, und bis wann ist mit dem Planfeststellungsbeschluß zu rechnen?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Bekanntlich führen die Länder die für den Neubau von Bundesfernstraßen erforderlichen Planfeststellungsverfahren in eigener Zuständigkeit durch.

Wie die Landesstraßenbauverwaltung auf Anfrage mitteilte, ergibt sich für die Umgehung von Kreßbronn folgender Sachstand:

Da auf Grund der Festlegungen des Zweiten Fernstraßen-Abänderungs-Gesetzes in absehbarer Zeit Kreßbronn nicht mit einer Verkehrsentlastung durch den Bau der A 98 rechnen kann, setzt sich nun die Gemeinde für den baldigen Bau der Ortsumgehung im Zuge der B 31 ein und fordert die zügige Weiterführung des 1979 ausgesetzten Planfeststellungsverfahrens. Zur Zeit werden innerhalb des Landes, insbesondere zwischen den beteiligten Ressorts, die erforderlichen Abstimmungen vorgenommen. Danach sind zur Koordinierung der Planung mit Bayern Gespräche zwischen beiden Ländern vorgesehen.

Eine konkrete Aussage, wann der Planfeststellungsbeschluß für die Umgehung Kreßbronn vorliegen wir, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

38. Abgeordneter **Dr. Zumpfort** (FDP)

In welchem Umfang sind die im Gutachten des Nautischen Vereins Brunsbüttel e. V. vom Mai 1978 unter Abschnitt 8 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Nord-Ostsee-Kanal bei der Durchfahrt von Schiffen mit gefährlicher Ladung durchgeführt worden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Die in dem Gutachten des Nautischen Vereins Brunsbüttel e. V. vom Mai 1978 enthaltenen Vorschläge beruhen vielfach auf Vorarbeiten der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes. Sie sind eingehend von der hier zuständigen Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord geprüft und zu einem großen Teil verwirklicht worden.

39. Abgeordneter **Dr. Zumpfort** (FDP)

Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere die Vorschläge, Schiffe mit gefährlicher Ladung in den alten Schleusen einzeln zu schleusen, für solche Schiffe eine Reede einzurichten und den vorbeugenden sowie abwehrenden Brandschutz im Schleusenbereich zu verbessern?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Schiffe mit gefährlicher Ladung werden vornehmlich in der alten Schleuse geschleust. Soweit dies nicht der Fall ist, werden diese Schiffe in den neuen Schleusen gesondert behandelt. Der Vorschlag, eine Reede für Schiffe mit gefährlicher Ladung einzurichten, wird derzeit von der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord verfolgt.

Im Rahmen der vom Bund bei seinen Verkehrsanlagen getroffenen Feuerschutzmaßnahmen werden Überlegungen angestellt, die Feuerschutzkapazität der Entwicklung anzupassen. Diese Maßnahmen stehen im Zusammenhang mit der Abwicklung des allgemeinen Anpassungs- und Sanierungsprogramms für den Nord-Ostsee-Kanal. Im übrigen ist der Brandschutz grundsätzlich Sache der Länder.

40. Abgeordneter **Dr. Zumpfort** (FDP)

Trifft es zu, daß zwar die Kanallotsen in die Radarkette auf der Elbe mit einem Bildschirm integriert sind, jedoch der Schirm kein eigenes Rufzeichen und keinen eigenen Kanal hat, so daß die lückenlose Radarberatung von der Elbe in den Kanal nicht erfolgen kann, und wenn ja, was gedenkt die Bundesregierung zur Abhilfe zu tun?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Nein.

41. Abgeordneter **Dr. Zumpfort** (FDP)

Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, in Zukunft aus Sicherheitsgründen die Schiffe der Bundesmarine als Schiffe mit gefährlicher Ladung einzustufen, damit sie im Elbebereich lotsenannahmepflichtig und im Kanal in eine höhere Verkehrsgruppe eingestuft werden?

Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Mahne vom 2. September

Von einem Vorschlag, Schiffe der Bundeswehr als Schiffe mit gefährlicher Ladung einzustufen, ist der Bundesregierung nichts bekannt.

Bonn, den 11. September 1980